

SENADO

SECRETARIA

DIRECCION GENERAL DE COMISIONES

XLIVa. LEGISLATURA
SEGUNDO PERIODO

COMISION DE
TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS

DISTRIBUIDO Nº 815 DE 1996

SIN CORREGIR
POR LOS ORADORES

JUNIO DE 1996

PUENTE COLONIA - BUENOS AIRES

Versión taquigráfica de la sesión
del día 5 de junio de 1996

A S I S T E N C I A

Presiden : Senadores Sergio Chiesa y Dante Irurtia

Miembros : Senadores José Andújar, Marina Arismendi, Albérico César Segovia y Orlando Virgili

Invitados especiales : Miembros integrantes de la Comisión Universitaria del Puente Colonia - Buenos Aires: contador Alberto Tisnés, Profesor Investigador del Instituto de Economía de la Facultad de Ciencias Ecónomicas y de Administración y Coordinador de la Comisión citada; sociólogo Enrique Mazzei, Profesor del Departamento de Sociología de la Facultad de Ciencias Sociales; doctor Antonio Lezama Astigarraga, Profesor Adjunto de Arqueología de la Facultad de Humanidades; Alvaro López Gallero, Profesor Agregado de Geografía de la Facultad de Ciencias y Juan J. Ledesma, Profesor Adjunto de Geología del Instituto de Geociencias de la Facultad de Ciencias

Secretario : Julio Méndez Vila

Ayudante : María Celia Fernández

---

lt.

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 9 y 40 minutos)

En nombre de este Cuerpo, agradecemos la presencia de los representantes de la Comisión Universitaria que estudia el Proyecto Puente Colonia - Buenos Aires, cuyo aporte será de suma importancia para el análisis de este tema.

Tiene la palabra el señor Tisnés.

SEÑOR TISNES.- Señor Presidente: agradecemos sus expresiones de bienvenida. Asimismo, se nos ha encargado transmitirles el agradecimiento del Rector de la Universidad y, por cierto, el de los demás integrantes de nuestra Comisión, por la oportunidad que se nos ha brindado para hacerles conocer los trabajos que se llevan a cabo en torno a este tema. Todo ello demuestra la preocupación de nuestra Casa por la realidad que vive el país, incidiendo en la calidad de vida y en el destino de sus habitantes.

A fin de que nuestra exposición no sea interpretada meramente de carácter personal, nos hemos permitido invitar a concurrir en el día de hoy a todos aquellos compañeros de la Comisión que estuvieran en condiciones de hacerlo.

Cabe señalar que hemos confeccionado un informe que acabamos de poner a disposición de los señores Senadores. Nos excusamos de que recién hoy se lo hayamos hecho llegar; esto se debió al corto plazo que tuvimos para ordenar ideas y preparar el material. Lo ideal hubiera sido que se lo entregáramos antes, a fin de que los señores Senadores pudieran leerlo y meditar sobre él. De cualquier modo, dicho informe nos va a servir de apoyo, ya que algunos de los aspectos que soportan parte de las opiniones que vamos a verter, están detalladamente desarrollados.

Dividiremos nuestra exposición en tres partes. La primera, está relacionada con apreciaciones básicas sobre el puente. La segunda, relativa a preguntas esenciales que debieron hacerse antes de comenzar esta tarea. La tercera resume las conclusiones a las que hemos llegado.

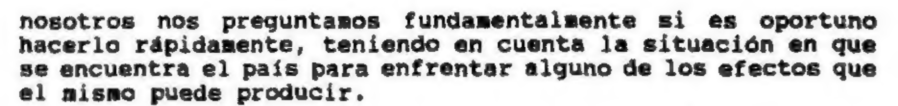
Tal como se señala en el informe, nuestra Comisión ha sido muy respetuosa en la pluralidad de opiniones. Por tanto, algunas de las cosas que vamos a decir cuentan con el consenso de todos sus integrantes, en tanto que en otras hay opiniones discrepantes —por ejemplo, de distintos servicios— como corresponde a este tipo de actividad académica y, de algún modo, cívica.

Pensamos que los señores Senadores tendrán interés, fundamentalmente, en formular preguntas. Por ello, será conveniente seguir un camino no ortodoxo, comenzando por las conclusiones del informe mencionado y prosiguiendo luego con los dos capítulos, a modo de fundamento de aquéllas.

En materia de conclusiones, consideramos que la situación del puente con respecto a la economía local —o sea, de la ciudad— nacional y regional, se caracteriza por los siguientes rasgos. En primer lugar, cabe señalar la falta de concreción de un destino trascendente y su consideración como protagonista de una conexión alternativa. Esto implica la idea de que el puente, hasta ahora y desde sus comienzos, se planteó como una conexión alternativa entre dos países, concretamente, entre dos ciudades: Colonia y Buenos Aires. Pero no se le dio un destino que fuera más allá de esa conexión alternativa. Aun hoy día se están buscando distintos elementos, tal como los señores Senadores habrán podido apreciar cuando concurrieron a este ámbito integrantes de la Comisión Binacional y la del Eje Vial. Incluso, tratan por separado ambos aspectos, si bien en algún momento se sostuvo que, en caso de pasar el Eje Vial por el país, el puente sería su condición necesaria.

En segundo término, las expectativas que ha despertado el puente son opuestas e imprecisas. Opuestas, porque hay quienes sostienen con fervor, más que su necesidad, su efecto motriz para toda la economía, desde la local —de la ciudad— hasta la regional y así sucesivamente. Incluso —como después se podrá apreciar en las transparencias— se publicitan efectos concretos y específicos del puente. También hay quienes se preguntan si éste es necesario.

Tal como los señores Senadores lo verán más adelante,



nosotros nos preguntamos fundamentalmente si es oportuno hacerlo rápidamente, teniendo en cuenta la situación en que se encuentra el país para enfrentar alguno de los efectos que el mismo puede producir.

En tercer lugar, está la falta de discusión política oportuna y profunda. Desde que la construcción del puente comenzó a ser manejada como alternativa, lo que trascendió al exterior han sido, fundamentalmente, conclusiones. Pero, el proceso mediante el cual se llegó a éstas no fue objeto de discusión pública; no fue objeto de información previa y, sin duda, la participación ha sido fundamentalmente técnica y no política-institucional ni política-social.

En cuarto término, podemos situar un hecho que no debe dejar de resaltarse y es que Colonia —sin perjuicio de todo lo que plantean sus habitantes respecto a identidad, efectos de turismo, etcétera— ya tiene un turismo efectivo que supera la capacidad local instalada reiteradamente, e inclusive ello lleva a procedimientos informales de acogida que plantean todo tipo de conflictos intrapersonales en la localidad.

En quinto lugar, tenemos que todos los efectos que se estiman son a futuro, que recién comienzan a partir del puente disponible. Este aspecto nos parece importante destacarlo, porque todo aquel efecto a futuro implica la ocurrencia de hechos, acciones y reacciones que quedan sin un gobierno efectivo, ni encuadradas en el marco de una planificación digna para recibir al puente. Reitero que este punto nos parece de sumo interés.

Por último tenemos una ciudad, una región y un país que para absorber una obra de tal magnitud y con tales impactos requiere una preparación institucional, fáctica y de motivación que no tiene.

Un segundo punto —que ya fue señalado en la introducción— es que no se vincula la obra a una necesidad concreta actual, ni en un futuro cercano. Sí se plantea que el Eje Vial va a pasar por el país, lo que si bien sería condición necesaria, no es por todos compartida. Creo que en

este caso sería de aplicación una vieja premisa de un experimentado arquitecto en parques que decía que primero formaba el parque y después, según por donde transitaba la gente, diseñaba los caminos. Aparentemente esta es la óptica con la que se está mirando la posibilidad de vinculación del puente con las conexiones regionales.

Nuestra tercera inquietud es una pregunta. Dada las dimensiones que va a poner en contacto el puente —así como también a partir de algunas manifestaciones de los escasos universitarios argentinos que se han ocupado del tema—cabe preguntarse si integra países o absorbe una ciudad por otra. No respondemos a esto y sólo lo planteamos como un elemento de meditación.

Otra inquietud que tenemos y que podemos plantear como conclusión es que esto no contribuye por sí a otorgar valor a los puertos, lo que depende de los corredores regionales y bioceánicos que predominan. De todos modos, en principio —y esto lo queremos resaltar— el puente, de algún modo, interfiere en el desarrollo de los llamados eufemísticamente caminos del agua, acerca de los cuales se ha demostrado palmariamente que son más económicos y, fundamentalmente, de menor impacto ecológico desde el punto de vista de las alternativas. Pero, no se trata sólo de esto. El puente no promueve, por su sola existencia, los óptimos de transporte multi e intramodales ni los de capacidad de integración de las redes de conexión. Queremos explicar esto sin perjuicio de que posteriormente, si los señores Senadores tienen interés, lo manejemos de otro modo en la reunión.

Si el puente queda circunscrito a lo que se ha planteado, es decir como una alternativa de conexión, no promueve lo que se llama optimización de los distintos medios de transporte, o sea, lo multimodal, tierra, agua, riel, etcétera. Asimismo, tampoco influye en los llamados intramodales, es decir en cada uno de los modos y en los distintos modos, tipos y dimensiones de medios de transporte más adecuados a la función que deben cumplir y a los caminos que deben transitar.

Otra de nuestras deducciones, que de algún modo nos va

llevando a la conclusión esencial es que, frente a todo lo que se plantea en torno a la carencia de una ley de ordenamiento territorial, de disposiciones en ese sentido y de la posibilidad práctica de realizar reservas de tierra que permitan precaver, no combatir, la especulación y el mal ordenamiento territorial, parecería prudente tomarse un tiempo para obviar esos y otros inconvenientes detectados, adecuar la ciudad, las localidades y las regiones nacionales y supranacionales para recibir el impacto que producen grandes obras de infraestructura. En este punto generalizamos porque creemos que la falta de preparación de todos estos ámbitos no lo es sólo para el puente, sino para grandes obras de infraestructura de otra naturaleza, como pueden ser caminos de mucho tránsito o alternativas de ejes viales y redes, tema sobre el cual si los señores integrantes de la Comisión tienen especial interés, podremos hablar detalladamente.

Avanzadas las adecuaciones, partiendo de lo antes mencionado, si el puente es necesario, lo demandarán todos los colonienses, la región portuaria y la colónica —me refiero a toda esa parte que está englobada en la región coloniense, que tiene características diversas y que proviene de las colonizaciones valdense y suiza, y de sus zonas de expansión y de influencia— lo mismo puede decirse con respecto al puerto oceánico de aguas profundas, tema al que el puente no es ajeno. En este sentido, vale la pena agregar algo como respaldo a nuestras dudas en cuanto a la oportunidad de apurar la construcción del puente, y es que se está estudiando la posibilidad de que el Puerto de Piriápolis, inicialmente planeado y proyectado como puerto deportivo, se adecue para que a él tenga acceso un catamarán de gran capacidad de transporte, del orden de los 3.000 autos aproximadamente, si es que no estoy equivocado en la información. De ser así, de algún modo resultaría un competidor por vías económicas de alta capacidad y, además, dentro de este tipo de medios de transporte, tendrá una gran economía, eventualmente sin inversiones, ya que es posible en el mercado de los catamaranes conseguir el arrendamiento de naves que quedan excedentarias por la diferencia de estaciones entre el hemisferio norte y el sur. O sea que aquellas que sirven en el verano quedan disponibles durante

el invierno en el otro hemisferio, y son arrendables en condiciones relativamente poco costosas y sin inversiones, para solventar picos en nuestro verano.

Antes de pasar a la conclusión final, debemos decir que si no se da todo lo anterior, es decir, si no se consiguen adecuar todos los aspectos antes mencionados para que el puente resulte necesario, esta obra no debería ejecutarse. Sin embargo, como ha despertado una serie de expectativas, ya se han realizado inversiones especulativas de gran porte y, sin duda, somos conscientes de que a esta altura las presiones para que el puente se construya van a ser sumamente intensas y tendrán detrás intereses cuantiosos. Si se concreta la realización del puente —y ojalá se llegue a ella una vez adecuados todos los aspectos mencionados— cada pregunta de las que debían haberse hecho al principio y no se han formulado hasta ahora, tendrá una respuesta no sólo promotora del desarrollo con justicia social, como pretende lograr el MERCOSUR, sino producto de un proceso altamente participativo e interactivo.

En síntesis —y ahora sí voy a expresar nuestra conclusión final— de suceder esto, las respuestas a esas preguntas serían de una auténtica democracia en el país y en la región. Este aspecto genera una gran preocupación entre los integrantes de la Comisión; me refiero a la falta de discusión política, institucional y en el medio social.

Brevemente, vamos a decir que las conclusiones están basadas en apreciaciones básicas sobre el puente. La primera es el comienzo de un planteo institucional impulsado por la idea de explorar una conexión alternativa —así comienza en 1985 la movilización en torno a la construcción del puente— que uniera la costa argentina con la uruguaya a la altura de Colonia-Buenos Aires. Desde el comienzo, todas las acciones indican que se le adjudicaba un papel protagónico a la obra en sí misma; de allí que antes de tener configurado el puente y de tener verificada su factibilidad, se empiecen a estudiar, a bucear y a explorar los impactos que pudiera provocar. A las limitaciones que ello conlleva nos vamos a referir más adelante.

El hecho de tener una función específica de conexión explica la preocupación predominante de evaluar estos impactos que puede producir localmente, en las cabeceras —en este caso en la uruguaya, debido fundamentalmente a que los impulsores dinámicos fueron los representantes de nuestro país en la Comisión Binacional— y en la región aledaña, más que en el país en su conjunto.

Cabe aclarar que antes de dar emprendimiento a los estudios, y durante su desarrollo, no se trató de encontrar respuesta a las siguientes preguntas. ¿Por qué realizarlo? ¿Para qué y para quiénes hacerlo? ¿Cuáles serán los beneficiarios de esta gran obra?

Una vez encaminado el proceso de integración nacional, el puente adquiere sentido y relevancia en el contexto regional. Esto se dará, especialmente, en lo que tiene que ver con las vías de navegación fluviales, platenses y oceánicas. Sobre este punto deseamos efectuar una acotación en cuanto al encadenamiento y la capacidad de reacción que producen determinadas acciones. Para ello queremos citar un ejemplo concreto: se concluye de estructurar la hidrovía y Bolivia —que desde que existe está tratando permanentemente de lograr una salida al mar— en seis meses alcanza su objetivo por medio de un tratado. Entonces, cabe preguntarse por qué se da esta situación. Sin duda, con la hidrovía comienza a percibirse la posibilidad de una conexión bioceánica por medios multimodales. Para determinados sectores de Europa, concretamente para la Comunidad Económica Europea, y para América, a los efectos de sus conexiones intralatinoamericanas, así como para el acceso a la emergente cuenca del Pacífico, este proyecto representa variados intereses.

Obviamente, se debe tener en cuenta que cuando se toma una resolución que pesa en el equilibrio general del funcionamiento económico, social y geopolítico, la reacción es prácticamente inmediata. Cuando esto no sucede, determinados acontecimientos no tienen lugar o, tal vez, su desarrollo pueda ser pausado, lento, precavido o cuidadoso.

Este contexto de referencia regional —deseo reiterarlo

porque temo que mi digresión puede haberlos alejado del hilo conductor que pretendemos mantener en esta exposición— conlleva un doble juego simultáneo de procesos de integración que, comúnmente, no son tenidos en cuenta. Al respecto, quiero citar el binacional, Argentina - Brasil, que cuenta con objetivos de gran profundidad y trascendencia, tales como crecer juntos. Se basa en principios básicos de solidaridad y compensación, similares a los que guiaron el desarrollo de la Comunidad Económica Europea, ya que en una integración que busca un crecimiento en común, sin duda, va a haber afectados y promovidos, y estos últimos deberán financiar a los primeros. Todos conocemos el caso de la Comunidad Económica Europea que, en sus comienzos, en la comunidad del carbón y del acero, por ejemplo, tuvo todo un proceso de compensación por los cierres de minas, plantas siderúrgicas, etcétera. Simultáneamente, se concreta un protocolo de acciones específicas, forma en la que comenzó a funcionar la citada Comunidad. Reitero, se trata de acciones específicas como las que acabamos de mencionar.

Esto se debe a razones que son muy conocidas, pero ello no obsta que, si los señores Senadores así lo desean, las podamos reiterar.

Por su parte, el MERCOSUR es concebido como un Tratado marco, cuyo contenido está construyéndose, involucrando a Uruguay y Paraguay, además de Argentina y Brasil, signatarios del Tratado nacional. Sin duda, este juego de integraciones de características diferentes y objetivos de desigual profundidad y extensión, fomenta las soluciones bilaterales en todo aquello que trascienda el ámbito meramente comercial. Por todo lo expuesto no es de extrañarse que el puente se esté negociando entre Uruguay y Argentina, fuera del contexto regional. Asimismo, no pueden llamar la atención otras acciones bilaterales. Fundamentalmente, nos preocupan aquellos procesos que se centran en el campo de las conexiones regionales, en tanto jaquean la posibilidad de un destino trascendente para el puente que se propone. Me refiero, por ejemplo, al puente Santo Tomé-Sao Borja, a las conexiones Brasil-Paraguay como parte de un corredor bioceánico, al reciente acuerdo entre los Presidentes Menem y Cardoso para la construcción de una carretera en territorio

argentino paralela al Río Uruguay, que potencia la conexión Uruguayana-Paso de los Libres. A su vez, nos preocupa la inestabilidad de los factores determinantes de la navegabilidad del Río de la Plata, en lo que tiene que ver con aspectos que no han sido debidamente resaltados. Se ha comprobado que mientras el comportamiento del Río Paraná, y aún del Río Uruguay, en materia de sedimentación y bancos, es estable y predecible, no sucede lo mismo con los bancos de arena en el Río de la Plata, así como con el creciente e inevitable depósito de limo por el efecto de la rotación de tierra, estudiado y determinado por Coriolis y sobre el cual el profesor Lezama podría profundizar, si así se estima conveniente.

Esto tiene importancia, en primer lugar, por la incidencia en los costos de dragado, por su mayor asiduidad y volumen a remover. Esta situación no sólo se da hoy, sino que las predicciones más probables es que vaya siendo cada vez mayor su necesidad. A alguna razón se deben las largas discusiones internas en la Argentina sobre el mantenimiento del Canal Mitre y su consiguiente dragado, así como la insistencia uruguaya en el dragado del Canal Martín García porque, debido al efecto coriolis, no se producen en nuestra costa los depósitos de limo, tal como ocurre en el vecino país.

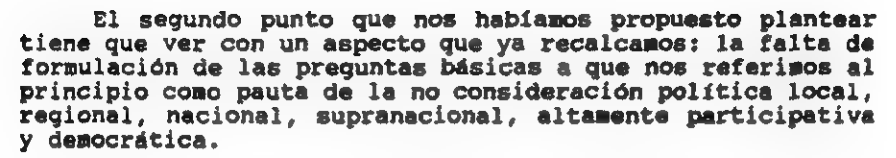
Por otra parte, el estudio del impacto del puente en sus diferentes aspectos se efectuó sin la información básica hoy disponible sobre la traza, por dónde iba a construirse y sus características —es decir, si iba a ser monocarril, bicarril, de cuatro carriles, con o sin ferrocarril— así como la cuantía del peaje. Sobre estos puntos refieren las páginas cinco y seis del repartido que obra en poder de los señores Senadores.

Suponiendo que la traza elegida y la cuantía del peaje hoy día fueran definitivos, deberían revisarse los impactos a la luz de la concreción de esos elementos de juicio básicos, con el fin de precisar, cuantificar y evaluar la interacción existente entre ellos. Digo esto porque, sin duda, por más unanimidad que haya en el país en algunos aspectos, tal como vamos a ver más adelante, todo impacto,

ya sea negativo o positivo, va a ser objeto de una reacción espontánea e independiente.

Por otra parte, la consideración del puente, con independencia de los corredores viales —sean estos en forma de redes o de supercarreteras— y del transporte en lo que nosotros denominamos los caminos del agua, puede tener efectos inconvenientes para la ciudad de Colonia y la región con vocación portuaria desde el fondo de la Historia, que no está sólo conformada por ella, sino que tiene un impulso fundamental en una zona en forma de maní, configurada por Carmelo, Nueva Palmira y Fray Bentos, todos ellos con obras y proyectos de puertos capaces de recibir barcos de ultramar o, por lo menos, de recibir embarcaciones intermedias, que pudieran utilizar la vía fluvial y, eventualmente, conectarse con la hidrovía. Lo anterior puede tener un efecto bloqueante de la solución a la obsolescencia del Puerto de Buenos Aires, hecho deseable desde el punto de vista económico y geopolítico. Para Argentina esto es preferible a sustituirlo por un puerto oceánico, de aguas profundas, ubicado en territorio uruguayo, frente a la única alternativa disponible, que es el puerto de Río Grande. Esto último, desde el punto de vista económico y geopolítico no sería una solución y probablemente es la clave de por qué Argentina ha insistido —a un costo muy alto y con un diagnóstico muy poco favorable— en mantener el Canal Mitre, incurriendo en los altos costos de su dragado permanente.

El puerto de aguas profundas tiene un antecedente lejano, no es un invento. El mismo se dio en La Paloma, en volúmenes importantes, sirviendo las regiones Este y Noreste del país. Esto lo conocemos bien, a causa de una circunstancia familiar. Es necesario destacar que Rocha tuvo cónsules de los principales países que comerciaban con Uruguay a causa, precisamente, de La Paloma. Nuestra familia se radicó allí porque nuestro abuelo era cónsul de Francia en Rocha, cuando La Paloma era puerto oceánico. Como vemos, este tema, como el del puente, no es algo que ha surgido como una gran novedad, sino que tiene un largo desarrollo histórico y ha demostrado ser factible, útil y posible. Esto es así, pese a que, actualmente, se puede discutir si La Paloma es adecuada o sería mejor otra localización.



El segundo punto que nos habíamos propuesto plantear tiene que ver con un aspecto que ya recalcamos: la falta de formulación de las preguntas básicas a que nos referimos al principio como pauta de la no consideración política local, regional, nacional, supranacional, altamente participativa y democrática.

Si estas preguntas se hubieran efectuado, de inmediato se hubiera popularizado, hubiera sido objeto de un tratamiento institucional, político, el solo hecho de si era conveniente encarar el estudio del proyecto y la promoción del mismo.

A continuación, vamos a pasar algunas diapositivas.
La primera de ellas ilustra sobre lo que implica nuestra opinión de que el puente tiene sentido solamente en el amplio contexto de la región.

El puente está en un contexto de alternativas de conexión que van desde las paralelas al Río Uruguay, por tierra y todas las otras posibilidades, o sea, Uruguayana, Paso de los Libres, Santo Tomé y San Borja. Pero, además, se encuentra donde el Río de la Plata comienza a tener volumen y en la confluencia de distintos proyectos de transporte fluvial y, lo que es más importante, está exactamente en la boca de entrada y salida de un posible corredor bioceánico, multimodal, vía hidrovía que llegaría, por medios terrestres, hasta el Pacífico.

Pensamos que esto da una idea de por qué sostenemos que el puente sólo tiene sentido considerado en el contexto amplio de la región o reducido a una mera alternativa de conexión entre dos países, que vendría a complementar y a competir con la realidad ya existente.

Esto es importante, porque al considerar el tráfico del puente, hay que destacar un alto componente del llamado "desvío del tráfico" que, sin duda se realizará a costa de la menor utilización de los actuales puentes y, eventualmente, de la creación de nuevas vinculaciones que sustituyan a esos caminos que el tráfico internacional ha ido delineando, de la misma manera en que la gente forma los

caminos a través de los parques, no importa por dónde los mismos estén fijados. Además de esta carencia —por cierto, estas preguntas no son sacramentales, sino ilustrativas del tipo de inquisición que consideramos debió ser previa y que todavía no se ha dado en términos concretos— la tónica de la información que está disponible refiere a resultados y efectos futuros; sobre todo, se informa de lo que ya se ha hecho, señalándose hasta dónde se llegó.

La segunda transparencia, se complementa con la que podremos observar seguidamente. Aquí, podemos notar cómo ha sido publicitado el puente en el diario "Clarín" de Buenos Aires. Como los señores Senadores podrán ver, hay dos aspectos interesantes. Por un lado, se habla de la longitud del puente; esto es importante decirlo y destacarlo, porque en la selección, la consultora a la que después haremos referencia, utilizó como un elemento de juicio la longitud o distancia que hay que recorrer tratando de determinar con que facilidad se lo puede hacer. Aquí se habla de la distancia del puente pero, como es fácilmente apreciable para quien observa detenidamente y medita sobre el tema, surge con claridad la distancia que se debe recorrer según el lugar de la República Argentina de dónde se salga; por cierto, no será sólo del centro de Buenos Aires y del centro de La Plata sino que de las zonas periféricas, fundamentalmente, se aumentará el recorrido hacia el Norte-Oeste de ambas ciudades y también al Sur, en el caso de La Plata. Será necesario realizar obras de infraestructura que son las que aparecen punteadas en la transparencia, como distintas alternativas aún no concretadas. Me estoy refiriendo específicamente a la línea punteada que sale de la ruta que pasa por Buenos Aires y también a la que sale desde la Capital Federal.

Por otro lado, la consideración política requiere conocer cómo se ha llegado a eso; otra vez volvemos a plantearnos el tema de la participación en el desarrollo del proyecto, de modo de tener la posibilidad de opinar y coparticipar en todo el proceso. Esto no ha sucedido hasta ahora y, dados los niveles de predeterminación que existen aparentemente, será muy difícil que, como efecto, no se planteen objeciones y, eventualmente, lo que se ha denominado acciones compensatorias de aquellos aspectos que se

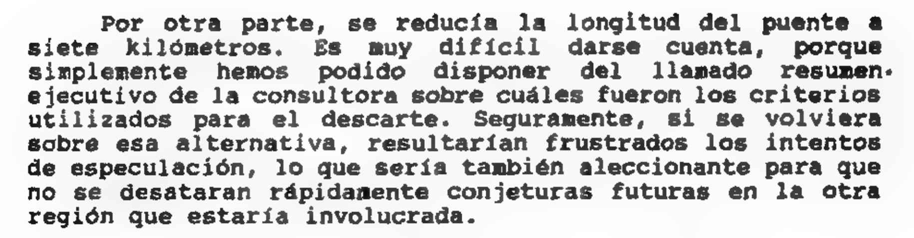
consideren convenientes; así, podemos pensar también en las llamadas medidas de acompañamiento.

Esto se dará una vez que esta cuestión haya sido verdaderamente discutida por la sociedad nacional, local y regional y que se tenga un juicio fundado sobre el puente, su necesidad y sus efectos.

A medida que se daban a conocer los avances en los estudios, surgían cada vez más aspectos no considerados por la comunidad local, la región aledaña y el país.

En la última transparencia, así fue presentado el puente en el último suplemento carretero del país a consideración de la ciudadanía. Como los señores Senadores podrán ver, la presentación y la estructura hacen recordar más a la promoción de un producto que a la información que permita razonar sobre un proyecto, por ello, la eliminamos.

Reitero que, a medida que se dan a conocer los avances del estudio, pueden notarse distintas faltas de preparación, por ejemplo, para prevenir y neutralizar una especulación inmobiliaria mediante la reserva de tierras, y una ley de ordenamiento territorial, así como un plan director departamental. Ambas cosas están actualmente siendo instrumentadas a través de proyectos que aún no se han terminado de concretar. Estas iniciativas deberán ser aprobadas por el Parlamento, por lo que su aplicación sería aleatoria y, eventualmente, tardía, porque quienes frecuentan la región o son habitantes de ella —como algunos de los aquí presentes— tienen muy claro el nivel de especulación que se ha dado y, sin duda, el que se irá dando progresivamente, en la medida en que se vea posibilidad de concreción a la obra. A este respecto, vamos a hacer una acotación lateral. El descarte del trazado de la Ruta Delta 2, fundamentalmente —que ha sido defendido en el pasado por Legisladores argentinos avalados aparentemente por ingenieros prestigiosos— si hubiera sido considerado, habría producido efectos en zonas no tan sensibles como los que hoy en día se producen a raíz de la cabecera elegida. Esto es así porque estaba proyectado su ingreso por el punto cercano a Carmelo.



Por otra parte, se reducía la longitud del puente a siete kilómetros. Es muy difícil darse cuenta, porque simplemente hemos podido disponer del llamado resumen ejecutivo de la consultora sobre cuáles fueron los criterios utilizados para el descarte. Seguramente, si se volviera sobre esa alternativa, resultarían frustrados los intentos de especulación, lo que sería también aleccionante para que no se desataran rápidamente conjeturas futuras en la otra región que estaría involucrada.

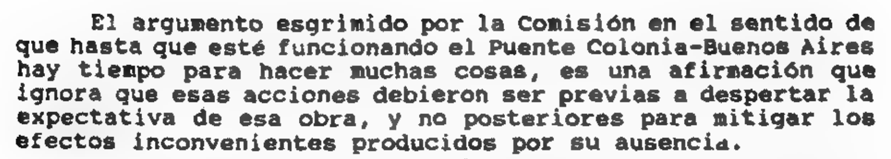
Seguidamente, volvemos a los aspectos provenientes de la falta de discusión global a nivel social.

A medida que se dan a conocer los avances de los estudios, surgen cada vez más elementos no considerados por la comunidad, de los cuales enumeraremos los que entendemos más importantes.

Como decíamos, se debe prevenir y neutralizar la especulación inmobiliaria mediante la reserva de tierras.

Asimismo, hay que tener en cuenta el efecto contradictorio que este tema tiene con la declarada promoción de la actividad hortifrutícola, que se adjudica como efecto positivo en la construcción del Puente Colonia-Buenos Aires. Sin duda, la especulación inmobiliaria la desalojará y cambiará el supuesto destino de tierras agrícolas por zonas urbanas y suburbanas —en la que funcionarían, por ejemplo, "countries"— en una extensión de la costa que es difícil de prever dónde se detendrá.

Por otra parte, la falta de estudios en el ámbito argentino hace pensar que la construcción del Puente no es de su interés —aspecto que se ha desmentido desde el punto de vista político— o que la obra será totalmente en favor de ellos y que, por ende, no es necesario estudiar nada. Es obvio que los impactos resultarán todos favorables, sobre todo si se tiene en cuenta que los pocos estudios que se han realizado indican —recordamos lo manifestado por el economista Melazzi respecto a las expresiones de un colega argentino— que, lisa y llanamente, el Puente permitirá apropiar la costa uruguaya a Buenos Aires.



El argumento esgrimido por la Comisión en el sentido de que hasta que esté funcionando el Puente Colonia-Buenos Aires hay tiempo para hacer muchas cosas, es una afirmación que ignora que esas acciones debieron ser previas a despertar la expectativa de esa obra, y no posteriores para mitigar los efectos inconvenientes producidos por su ausencia.

En cuanto a la ocupación de mano de obra que generará dicha construcción, puede precisarse —siempre que nos ubiquemos en una óptica casi coyuntural— que, sin duda, aliviará la desocupación que padece el Uruguay, siempre y cuando se continúe adelante con ese emprendimiento; de no ser así, se transformará en un elemento de competencia en materia de ocupación. En este caso, está implícita la hipótesis de que el país, a no ser por la construcción del Puente, será incapaz de aliviar el nivel de desocupación que soporta actualmente. Creo que nadie puede afirmar que esto suceda, y el que lo haga contradice, por cierto, los deseos de todos nosotros y los esfuerzos conjuntos que está haciendo el país para que descienda el nivel de desocupación.

Es importante tener en cuenta que no resulta tan clara la permanencia del efecto ocupacional, ni cómo evitar que suceda a posteriori lo que ocurrió con el personal empleado en la Represa de Salto Grande o el que resultó atraído por el "boom" de la construcción puntaesteña —fenómeno francamente no estudiado— ya que quedó en una situación sumamente precaria cuando finalizó sus actividades.

Tampoco se considera el efecto que una demanda concentrada y urgida por plazos de un cronograma perentorio puede tener en el nivel de las remuneraciones, en especial —reiteramos lo ocurrido con la experiencia puntaesteña— y, en general, en los precios de los insumos directos e indirectos —por ejemplo, los productos alimenticios— así como en las relaciones de los valores globales de la economía en su conjunto. La experiencia puntaesteña —que, como decíamos, no fue debidamente evaluada— indica que el efecto inercial en materia de precios-costo y sus relaciones es persistente. Pensamos que en esa persistencia puede estar, precisamente, la causa de la crisis progresiva de la actividad de la construcción.

Como presumimos que el interés de los señores Senadores es formular preguntas —de acuerdo con lo que habíamos acordado al principio— hemos limitado nuestra exposición a enumerar las conclusiones que planteamos, si se quiere como hipótesis, y que ahora pretendemos fundar parcialmente.

SEÑOR IRURTIA.- En virtud de que la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado conoce mi posición con respecto a este tema, me siento motivado a no realizàr preguntas, máxime cuando comparto —en su inmensa mayoría— las expresiones vertidas en el día de hoy. Indudablemente, me van a servir para continuar estudiando el tema y me ayudarán a buscar las mejores soluciones, no sólo para la ciudad de Colonia, sino también para su entorno y el país en general.

Sin embargo, me quedó una duda en cuanto a la valorización de lo que significaría el ingreso de capitales argentinos, fundamentalmente, en el entorno de una ocupación normal, lógica y legal. En toda la zona costera de este país —sobre todo del departamento de Colonia— esto ha representado un avance interesante, con hechos que no significan ninguna transgresión a la normativa, puesto que existe una notoria valorización y una integración muy formal y lógica. Nos resulta sumamente grato el hecho que se creen puestos de trabajo y que se mejore el medio ambiente natural de nuestro departamento. El entorno se comienza a crear y se pasa de la instancia de la valorización a la de la expectativa, que es lo que realmente preocupa en este momento. Se ha valorizado el hecho de que esto ocurra en el departamento de Colonia pero, lamentablemente, no se ha tenido en cuenta la situación de los países que participan en esta obra; se trata de una realidad que cambia, por todo lo que significa la penetración y los cambios que uno prevé van a ocurrir a corto plazo, si no se toman medidas de ordenamiento territorial y de defensa del medio ambiente que hasta ahora disfrutamos.

Me gustaría ampliar mis conocimientos en cuanto a lo ocurrido por la rotación de la Tierra —estoy seguro que el geólogo que acompaña a la delegación podrá aportar una buena información en esta materia— puesto que entiendo que la incorporación de esta vía rígida de unión entre los países,

particularmente en lo que hace a su ubicación como traza, también está vinculada al transporte modal y a otros rubros.

SEÑOR LEDESMA.- Como se recordará, cuando el profesor Tisnés hizo mención a la dinámica del Río de la Plata, se refirió a la observación de Coriolis. Seguramente, en Secundaria habrán oído hablar del efecto coriolis, derivado de la rotación de la Tierra, que se cumple con diversa dirección en los Hemisferios Sur y Norte. Ello hace que, estando situados en el Hemisferio Sur, todas las masas firmes del continente —sujetas a la corteza— y las que están en movimiento —en este caso, los materiales que son transportados en suspensión o arrastrados por una corriente como la de los ríos Uruguay y Paraná— al llegar a una zona de mayor amplitud, sufran el efecto coriolis. Este efecto desde el Este hacia el Oeste, como consecuencia del fenómeno natural antes mencionado, hace que la gran descarga del río Paraná comience a ser depositada, generando un delta de muchos kilómetros de extensión que ahora está evolucionando hacia la porción inferior del Río de la Plata, en la margen argentina, constituyendo allí depósitos muy importantes de materiales finos. No olvidemos que el río Paraná es enorme comparado con el río Uruguay —comienza en el Estado de Río Grande do Sul— y tiene, por otra parte, afluentes tan importantes como el Paranaíba que, a su vez, tiene un afluente menor, que es el Paranoá, que nos permitiría tomar un bote en la ciudad de Brasilia y llegar a la costa del Uruguay. Como decía, ese depósito de materiales finos es motivo de dragado por parte de los servicios que mantienen abierto el canal de navegación y acceso desde la zona cercana a Montevideo hasta Buenos Aires. Esos materiales depositados, como consecuencia del desagüe del río Uruguay —que es más canalizado y tiene sus deltas localizados en las proximidades de la ciudad de Fray Bentos; me refiero al rosario de islas ubicadas allí— se encauzan aguas abajo, produciéndose un efecto de barrido de los materiales que vienen del Paraná. Pero el caudal, dado que la cuenca es menor, no es suficiente para producir una mayor disolución de esos volúmenes y, por lo tanto, nuestro caudal ha favorecido a que con muy poco costo de dragado se pueda llegar al Paraná, o bien seguir aguas arriba del río Uruguay.

¿Qué sucede con la descarga del Paraná? Por su magnitud y por el efecto coriolis, esa descarga es desviada hacia la costa argentina. Eso ha determinado que, en aguas jurisdiccionales de nuestro territorio, tengamos predominio de materiales muy finos —casi exentos de arcilla— y una costa fundamentalmente constituida por materiales arenosos. En cambio, desde el Paraná, sobre Buenos Aires, Mar del Plata y algo más abajo, los materiales son muy finos y colman permanentemente el canal de navegación que permite ingresar al puerto de Buenos Aires.

Esto es cuanto podemos decir sobre lo que es conocido a través de los trabajos de Urien y los llevados adelante por la DINASA —organismo dependiente del Ministerio de Obras Públicas— en los años 70. Este organismo realizó el estudio de las playas uruguayas, desde Montevideo a Atlántida, en el que se recopilan una serie de trabajos anteriores. Es sabido por todo el mundo que esto tiene que ver con el tema de las aguas continentales y las características que definen el estuario del Plata.

Ahora bien, como corolario de esto y relacionado con los aspectos mencionados por el profesor Tisnés, que tienen que ver con el dominio geopolítico del asunto, me pregunto —él no lo ha planteado— como geólogo y como ciudadano, si estos materiales finos que están sedimentando aquí pueden ser manejados para implantar una recuperación de terrenos en el lado argentino, mediante el entrampamiento complementario a la instalación de un puente. Puedo pensar que en el futuro —no sé en cuántos años— esto va a permitir a la Argentina recuperar terrenos bajos para algún uso, como ha ocurrido en Holanda y otros países, que han tenido que salir a ganar terrenos al mar. En nuestro caso se trata de un río y, si se ganaran esos terrenos, me pregunto, por un lado, cómo serían imputados los costos de una obra binacional con esa perspectiva de desarrollo hacia un lado de la balanza. Por otro, y ante la posibilidad de que el Puerto de Buenos Aires continúe siendo un puerto, como actualmente funciona, exigiendo mayores costos de dragado por la implantación de esa terraza artificial que podría ser manejada en el futuro, me preocupa saber qué podría suceder en el caso de que se plasme un proyecto de recuperación de tierras. Me formulo

esta pregunta porque, repito, hay que considerar los costos —que van a incidir— del dragado de acceso al Puerto.

Es cuanto deseaba expresar como corolario, en mi carácter de ciudadano, respecto a los planteos manejados en Sala en lo que hace a los distintos elementos que constituyen el análisis de la alternativa del puente entre ambos países.

No sé si he sido claro, y si no fuera así, estoy dispuesto a hacer las aclaraciones que se deseen plantear.

SEÑOR TISNES.- En razón de la brevedad de la exposición, no mencionamos un planteo específico que fue divulgado por el diario "El País" en octubre de 1995. El mismo fue presentado por el ingeniero Alberto Ball en la Segunda Jornada de Ingeniería, realizada en la ciudad de Buenos Aires. Se trata de una solución como la que planteaba el compañero Ledesma, similar a la de Holanda y que sería la que habilitaría y sustentaría, con mayor eficiencia y posibilidad económica, el trazado del llamado Delta II. Sin embargo, no sabemos por qué este planteo no ha sido tenido en cuenta. Su autor sostiene que este planteamiento permitiría financiar un pequeño puente con el producido de la rehabilitación de tierras por el mismo sistema que utilizó Holanda. En apariencia, en los grandes números que se manejan en la divulgación, los costos de terraplenamiento y demás que conllevaría esa solución, serían —junto con los del puente— sustancialmente menores que los que se están manejando actualmente con la traza elegida.

SEÑORA ARISMENDI.- Considero que para la Comisión en su conjunto son muy importantes los aportes brindados. Como seguramente ustedes sabrán, la Comisión ha recibido a distintos sectores que, de una u otra manera, están vinculados con este proyecto, a fin de que cada uno de los integrantes de la Comisión vayamos conformando una opinión. A su vez, como Comisión en conjunto, deseamos poder ir elaborando una opinión sobre fundamentos reales y no sólo sobre apreciaciones más o menos superficiales que se difunden a través de la prensa o por afirmaciones que muchas veces son de carácter político. Por lo tanto, agradezco mucho la información aportada y tengo la seguridad de que podremos

seguir apelando a ustedes por dudas o inquietudes que nos surjan a partir del estudio de la propia exposición que se ha realizado hoy.

Del material que se nos entregó y de la propia exposición me surgen un par de interrogantes y cierta preocupación que tengo con respecto al tema desde el año pasado. Nosotros, que por medio de nuestra Universidad tenemos la posibilidad de contar con un estudio mucho más global que abarque no solamente la resolución técnica de la traza o la propia construcción del puente, sino todas las perspectivas que existirían en caso de que se considerara, en forma colectiva, que el proyecto es positivo, nos encontramos, desde mi punto de vista, ante un hecho consumado. Por lo tanto, también deberíamos ver las perspectivas y las posibles soluciones sobre algunos efectos —algunos estudiados y otros no— que van a ir surgiendo en la medida en que esto avance.

De alguna forma, de todos los estudios aportados y de los datos de las asesorías que he consultado, se desprende que habrá una transformación profunda a nivel social en todo el país a partir de algo que, tal como se nos presenta, parecería estar concentrado en determinada zona. En las informaciones que se nos brindaron a través de las consultoras sobre estudios de impacto ambiental se hacen varias afirmaciones. El profesor Tisnés se refería a un aspecto que es el de la producción hortifrutícola, aunque en algunos estudios sobre impacto ambiental se habla de relocalización —término que no me agrada— de la producción hortícola y frutícola, así como también de la lechera. En alguna oportunidad hemos dicho que históricamente hablando podemos ver el tema con cierta perspectiva a fin de saber qué medidas tomar en ese sentido porque no estamos hablando de relocalizar un edificio, sino de la relocalización de franjas de la producción que, en lo personal, creo que a corto plazo significará la muerte de esos sectores productivos. A su vez, se hizo mención al "boom" de la construcción en Maldonado, Punta del Este, etcétera, donde hoy se ven asentamientos precarios.

Patentemente, observamos que algo que en su momento fue

una movilización en el sector laboral pues surgieron fuentes de trabajo inmediatas, se transformó en una impactante contradicción. Me refiero a los llamados asentamientos precarios, es decir, franjas enormes de cantegriles en constante crecimiento que están contrastando con la riqueza más grande que podemos contemplar en este país. Debemos tener en cuenta lo que esto significa desde el punto de vista de la familia y de la educación, aspectos que en algunos estudios a los que hemos accedido están planteados.

Confieso que miré el material entregado muy por encima, razon por la cual pido disculpas, y allí hay un tema que nos preocupa, por lo que lo hemos venido siguiendo en la Comisión de Industria y Energía —en este momento se ha convertido para mí en una obsesión— que se refiere a la proyección de la demanda de energía que tendrá el proyecto. Quisiera saber si en el ámbito universitario se pudo elaborar un estudio sobre la demanda que pueda haber y sobre cuáles serían las previsiones a fin de saber hacia qué recursos energéticos vamos a apostar.

Por otro lado, tengo una preocupación que estrictamente esta vinculada con la construcción del puente. Por las consultas que he realizado se estaría en contradicción, inclusive, con el desmantelamiento actual de la producción de cemento portland a nivel de ANCAP. Digo esto porque se supone que este proyecto va a demandar cantidades enormes de ese material y por lo tanto aparentemente habría un desfase entre lo que se hace en ciertos niveles de la actividad y lo que se está proponiendo en esta construcción. Aquí se señala que la Universidad tuvo participación en la Subcomisión —al comienzo— con un representante, pero esto luego cesó. Por ello, si se tiene la respuesta, quisiera saber por qué no se siguió trabajando con la Universidad. Creo que esto es favorable desde dos puntos de vista. Por un lado, para ese estudio global de todos los impactos o para las perspectivas positivas que pudiera tener la construcción del puente. Por otro, es favorable para nuestra Casa de Estudios, por cuanto abre espacios de investigación y de desarrollo vinculados a la vida del país y a sus necesidades en áreas muy importantes de la formación de profesionales.

Concretamente, planteo cuatro interrogantes. Una, con respecto a la participación de la Universidad, o sea, por qué esto no sigue desarrollándose en la forma en que comenzó. Otra, en relación a si hay estudios más profundos en cuanto a la relocalización —reitero que no estoy de acuerdo con ese término— de la producción de toda la zona que, por otra parte, no es exclusivamente la más cercana al puente. La tercera interrogante se vincula a la demanda energética. La cuarta, tiene que ver con los insumos y las posibilidades del país. Es decir si deberemos apelar a que sean otros quienes nos aporten o vendan los insumos necesarios para la construcción del puente.

SEÑOR TISNES.- Voy a tratar de contestar puntualmente las preguntas de la señora Senadora Arismendi y luego haré consideraciones de carácter general.

Comenzaré por la última interrogante. Nuestra Facultad —la de Ciencias Económicas y Administración— ha dedicado un sector de su Departamento de Economía al estudio de la economía de la energía. Dicho Departamento ha desarrollado fundamentalmente los convenios con UTE. La puntualización que hacemos con respecto a su estimación de demanda de energía del Producto Bruto Interno —aclaro que no criticamos el método utilizado por el Departamento— se debe a que fue determinada por el mecanismo de una matriz insumo-producto. Dicha matriz es, simplemente, un proceso de cálculo de filas y columnas; en una parte, figura lo que se produce y, en la otra, qué es lo que insume elaborarlo. Se trata de un elemento muy adecuado cuando se desea tener idea de la demanda de producción, pero no lo es cuando se quiere hacer una proyección del Producto Bruto Interno. El método que utilizan todos los países —los franceses y los belgas fueron los pioneros en desarrollarlo— es el de la cuentas regionales que están unidas a las nacionales. De esta manera, además de tener la tranquilidad de ser coherentes, se puede llegar a ser formales, no sólo considerando la producción, sino también otros aspectos. Es una metodología totalmente distinta.

Reitero que no ha sido nuestro ánimo criticar lo que hicieron nuestros colegas, que trabajaron con mucha seriedad.

Cabe señalar que el método fue totalmente adecuado si tomamos en cuenta la tarea que tenían a su cargo. Simplemente, queremos indicar que ese mecanismo estaba destinado a otro tipo de precisión, que no sería prudente manejar, sino en términos globales, no al último dígito. Lo que le pasa al país es que en términos de cuentas regionales —nuestro Instituto, en su momento, consideró la posibilidad de hacerlo— la dificultad de formación regional —y que fundamentalmente radicaba en la falta de censos cercanos— hace sumamente aleatorio el uso de ese tipo de cuentas. Creo que esto, de algún modo, contesta más de una inquietud.

La Universidad está sumamente imbricada con todo aquello que ha podido financiar. Aclaro que esto lo ha financiado mediante convenios. Es así que ha podido ocuparse de todos los aspectos que preocupan a la señora Senadora. En nuestra Comisión sucede exactamente lo inverso. No hemos podido conseguir financiación para un proyecto interdisciplinario. Los señores Senadores habrán podido apreciar —con la sola participación del señor Ledesma— la importancia de que un tema sea abordado desde distintas ópticas disciplinarias. Tampoco se les escapa la carencia endémica de la Universidad en materia de recursos. No ha habido posibilidad de que esta lo financie. No ha sido posible plantearle a la Comisión de Investigación Científica un proyecto de semejante envergadura. Desde el punto de vista institucional, por las mismas causas que hemos mencionado, nuestra Comisión tiene una institucionalización formal. En realidad, si bien hemos sido designados por el Consejo Directivo Central, no tenemos una fórmula que haga factible un planteo de conjunto. Tampoco ha sido posible explorar otras fuentes de financiamiento. Lo que sí hemos hecho, es aprovechar los servicios que han podido trabajar con sus propios recursos. Aquellos que han tenido oportunidad de trabajar en convenio con la Comisión Nacional, han podido avanzar en este sistema.

El sustento de toda nuestra exposición —y, eventualmente, la posición que en principio asumimos a nivel de conclusiones con respecto al puente— es consecuencia del trabajo y del intercambio de ideas en conjunto —muy poco orgánico, pero con la mejor voluntad y el mayor amor a la tarea— que hemos podido realizar hasta ahora.

SEÑOR MAZZEI.- De alguna manera, comparto las manifestaciones del señor Senador Irurtia y de la señora Senadora Arismendi, con respecto a la posición en que se colocan con respecto a nuestra visita, en términos de lo que es el aporte universitario a este problema.

Como ustedes decían, creo que nos estamos formando opinión —quizás de una forma muy urgente— con respecto a una propuesta de desarrollo en términos de lo que son las posibilidades del país y de su inserción en un mapa geopolítico que tiene que ver con todo lo que son los temas de integración y de MERCOSUR, tal como señalaba el señor Tisnés. Pero, para nosotros, y en tanto Universidad —por lo que decía el señor Tisnés— es un gran desafío trabajar y producir científicamente en razón de esta propuesta, de los impactos y de los efectos que ella produce. Somos un conjunto de profesores que trabajamos en diversas disciplinas y miramos estos problemas desde esas ópticas. Por lo tanto, en razón de las condiciones de precariedad señaladas por el señor Tisnés, muchas veces no podemos llegar a consensos desde nuestros puntos de vista específicos, o sea, desde la economía, la sociología, la geología, la geografía y la arqueología. Me refiero a la forma en que contribuimos a formar una opinión acerca de esta obra que, de alguna manera, también tiene que asumir la lógica de las distintas esferas de interés que están funcionando en razón de esta propuesta. Al respecto podemos citar la esfera de la sociedad política, de la civil y de la empresarial, que no sólo tienen una dimensión nacional sino, además, una articulación a nivel regional, internacional y, quizás mundial.

En consecuencia, desde nuestro punto de vista, colocarnos como cientistas desde las perspectivas y condicionantes que tenemos en la Universidad —tal como lo decía hace un momento el profesor Tisnés, a veces son iniciativas que tienen buenas intenciones, pero que no están acompañadas de los estudios pertinentes y adecuados para avalar nuestras opiniones— constituye un gran esfuerzo frente a cualquier proyección u opinión que, muchas veces está apoyada, más que nada, en vivencias y perspectivas profesionales de largo plazo que en estudios adecuados, que no se han podido realizar hasta ahora por los motivos que se

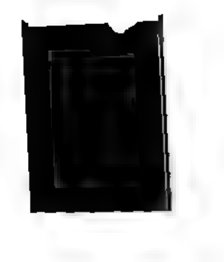
acaban de manifestar.

En determinado momento la Universidad se propuso constituir los presupuestos necesarios para los estudios convenientes, tal como lo exigía la situación. Sin embargo, hasta el momento lo que hemos podido lograr en este ámbito son apoyos muy parciales de las CECIC, convenios que han firmado algunos departamentos con la Comisión Nacional acerca de temas muy puntuales. Sin embargo, los convenios muchas veces no tienen una duración mayor de cuatro meses ni abarcan más que una dedicación part-time. En términos de disciplinas y de necesidades que debemos desarrollar, hacemos mucho más de lo que permiten las posibilidades presupuestales. Los distintos tipos de trabajos tienen características distintas. Por ejemplo, la sociología necesita mucho más trabajo de campo y contacto con las poblaciones.

Por otra parte, que esta obra tenga como referencia al departamento de Colonia hace que ella posea una naturaleza distinta que si fuera enfocada desde el punto de vista de otra realidad departamental. Colonia asume una heterogeneidad en cuanto a su red y su sistema local que hace que la preocupación sea mucho mayor y deba estar sostenida con un aporte técnico de investigación más importante y, sobre todo, tener en cuenta que el vecino al cual nos vamos a aproximar es nada más ni nada menos que la sociedad de Buenos Aires, con 12:000.000 de habitantes.

Para finalizar quiero indicar que todos estos trabajos y esta propuesta, en la medida de nuestras posibilidades ha generado una dinámica muy buena que nos permite colocarnos en la tesitura de volver a pensar como país. Cuando nos planteamos el desafío de estudiar los impactos y efectos de la obra, más allá de ésta en sí misma, debemos tener en cuenta que ya se están sintiendo algunos efectos antes de construido el puente. Todo esto nos alerta acerca de cómo tenemos que posicionarnos frente a esta posibilidad o alternativa de desarrollo que ya se está produciendo, reitero, sin puente.

A nivel de la ciudad de Colonia podemos decir que las opiniones —de acuerdo a nuestras experiencias como



sociologos-- no son consensuadas y existe una especie de atonia en razon de como ha sido presentado el proyecto. Tal como lo ha señalado el señor Senador Irurtia, una de las grandes preocupaciones es el impacto de la obra en el empleo. En nuestro caso particular hemos entrevistado a gente vinculada a la construcción que vive en Colonia, quienes nos han señalado su deseo de que se construya el puente porque, de esa forma, aseguran cuatro años de ocupación.

Todo lo reseñado son pequeños pincelazos que no desdibujan los consensos que teníamos pero —esto es lo que quería plantear— los hacen más complejos en la visión y la perspectiva de los estudios. Por ejemplo, en el departamento de Maldonado, concretamente en Punta del Este, a raíz de un estudio que estamos por finalizar, podemos observar que este proyecto se ve con muy buenos ojos, porque va a generar un efecto que los sectores empresariales y económicos lo observan como muy positivo.

En definitiva, lo que deseo trasmitir es que todo esto es complejo y debemos ir avanzando en lo que son vivencias y estudios técnicos y, además, con esa premura que significa el no ir trabajando sincronicamente. Muchas veces la política de la obra avanza mucho más respecto a los impactos y efectos que la obra puede tener en los sectores de interés y en las organizaciones sociales.

En este sentido, nuestra función principal consiste en generar un conocimiento que a la sociedad la ayude a pensar y tener posición frente a este proyecto.

SEÑOR LOPEZ.- En virtud de que mi especialidad es la geografía, cuando la señora Senadora Arismendi habla de relocalización, no puedo dejar de señalar algunos aspectos.

Coincido en lo que han sostenido mis compañeros y a partir de esa falta de un estudio global y profundo de un conjunto de disciplinas, tenemos que plantearnos ciertas interrogantes. A veces los uruguayos, con el afán de ser convincentes, recurrimos a argumentos que van mucho más allá de la realidad. Me refiero concretamente al hecho de la gran capacidad de ocupación o eventual ocupación que en materia

hortícola, frutícola y láctea se podría dar en la zona. Debemos tener en cuenta que el mayor mercado de lácteos del MERCOSUR no está en Buenos Aires, sino en Brasil y la forma de influir en esto está significando una gran inversión de toda la industria láctea de Argentina, tanto a nivel de empresas privadas como así también de cooperativas y transnacionales, por ejemplo, Parmalat, Nestlé, etcétera. Por lo tanto, en esta área hay una gran inversión local con vistas al mercado brasileño y, en consecuencia, no podemos decir que merced al puente Uruguay va a abastecer de leche a Buenos Aires, porque ya lo abasteció CONAPROLE cuando tuvo un exceso de leche fluida.

Desde el punto de vista hortícola, ¿el problema del acceso del horticultor uruguayo al mercado de Buenos Aires depende acaso de la cercanía? No creemos que así sea, porque los horticultores de Salto son los que han llegado al mercado de Buenos Aires y, por lo tanto, quizás el problema crucial esté ubicado en otro punto.

Con respecto a la potencialidad turística —tal como lo refería hace un momento el profesor Tisnés— en el día de ayer estuve haciendo algunas consultas para obtener información más actualizada del Ministerio de Turismo y pude comprobar que entre los años 1987 y 1994 Colonia multiplica por diez sus visitantes —no ha multiplicado del mismo modo su infraestructura hotelera e incluso rebaja el tiempo de visita, porque lo frecuente es que la gente concurra allí por el fin de semana— por lo que no depende sustancialmente del puente el aumento del turismo a esa ciudad.

Antes de finalizar quisiera hacer otro agregado. Hace alrededor de diez días participamos en un Seminario realizado en la ciudad de Porto Alegre sobre problemas de fronteras y en el que estuvieron presentes, fundamentalmente, geógrafos, urbanistas, arquitectos, economistas y sociólogos. Una de las conclusiones a las que allí se arribó radica en la gran competencia del mercado de comunicaciones bioceánicas en América del Sur, sobre todo en el Cono Sur. En estos momentos hay toda una competencia de la comunicación que se da en los puertos del sur de Perú y norte de Chile respecto a la costa brasileña, determinando —de acuerdo a lo señalado por un

geógrafo paulista— que hoy por hoy se haya revalorizado la vieja posición que antes considerábamos negativa de Paraguay y Bolivia, que se han convertido en una especie de ejes de los proyectos y las propuestas. Todo esto dentro de un mercado que se ubica dentro de la concesión de obra pública que pretende —de ahí la publicidad que se hace en torno al puente— captar, dentro del mercado de capitales, inversiones para estos proyectos.

SEÑOR TISNES.- Quisiera abundar en lo planteado por el señor Mazzei, porque tenemos total conciencia de que este tipo de obras —no sólo las de infraestructura, sino también los grandes proyectos sociales— deben ser consideradas por equipos, más que interdisciplinarios, transdisciplinarios, que superen las barreras de las limitaciones de las zonas. Tan es así que, reiteradamente hemos tratado de ver si la Comisión Universitaria del puente se transforma en una Comisión Universitaria para el estudio y análisis de los grandes proyectos nacionales, repito, no sólo los de infraestructura, sino también los de distintos campos sociales. Sin duda —y voy a referirme a las consideraciones realizadas por la señora Senadora Arismendi— los miembros de la Comisión no sólo pueden contar con nosotros, sino con la Universidad en su conjunto.

El señor Rector nos ha encargado trasmitirles que en la medida en que lo consideren oportuno o necesario —ya sea para este campo o en otros de naturaleza distinta— la Universidad no sólo está dispuesta, sino que está ansiosa de colaborar con el Parlamento y con toda la base social, para que la mejor comprensión de los problemas signifique una mayor participación. Esto, además de ser un signo de democracia, es una de las maneras de mejorar la calidad de vida, que no sólo implica tener una buena alimentación y una vivienda decorosa, sino tener una buena relación intrapersonal e interpersonal, y sentirse protagonista del todo social.

SEÑOR VIRGILI.- Confieso que soy partidario de la construcción de este puente debido a una diversidad de factores.

Desde 1985 —hace ya casi 11 años— se está hablando de la realización del puente y entre la gente afectada al tema hay muchos universitarios. Francamente debo decir que siento un poco de dolor al pensar por qué no nos pusimos de acuerdo antes y comenzamos a analizar el tema en esa oportunidad; recién lo estamos haciendo ahora, cuando ya se ha tomado una cantidad de prevenciones.

Sé que este es un país muy difícil como para realizar cambios; siempre se tiende a decir que el cambio lo debe hacer otro. Digo esto porque he participado de uno de ellos que, a la postre, dio buenos resultados. Mientras fui Director de UTE desde 1985 a 1990 se realizaron modificaciones que eran jugadas realmente difíciles. Gastamos U$S 6:000.000 en un momento muy difícil para el Ente, pero dio sus frutos. Es una responsabilidad muy grande llevar a cabo este tipo de emprendimientos con dinero ajeno, porque si lo hacemos con el propio y nos equivocamos, no resulta tan grave. Pero en ese caso se trataba de una institución del Estado que era propiedad de todos, y de esa modificación surgieron elementos que demuestran a las claras el éxito.

No me animo a hacer futurología; no soy un profesional, sino simplemente un ciudadano que está haciendo apreciaciones y que escuchó con mucha atención todo lo que se señaló con respecto a la lactería, la fruticultura y la horticultura, lo que entendí perfectamente.

Debo aclarar que estuve en Colonia durante 4 ó 5 días con el señor Intendente de ese departamento, quien me manifestó que ve con buenos ojos la construcción del puente, puesto que para él tendría mucho utilidad. Por el contrario, mi colega el señor Senador Irurtia tiene una posición un poco distinta, pero me parece que es atribuible al problema del trazado. Personalmente no entiendo mucho de ese tema, puesto que a Colonia he ido únicamente de paseo.

Pienso que esta es una realidad de integración física del MERCOSUR. Se habla de que este Tratado uniría alrededor de 200:000.000 de habitantes, y mediante la construcción de este puente nos vamos a conectar físicamente con 10:000.000 de habitantes argentinos, solucionando quizás las

dificultades que tiene Uruguay en cuanto a la ociosidad de su tierra. Nuestro país tiene tierras que no se utilizan, que están prácticamente abandonadas. Digo esto porque en Canelones el 50% de las tierras está saturada de chircas, y por ese motivo allí no se planta nada. Por ello siempre he considerado al MERCOSUR como una sociedad a la que podremos vender nuestro trabajo. Creo tener el mismo derecho que otros habitantes de la República de preocuparme por mi departamento.

Luego de haber escuchado la opinión de estos universitarios, veo que, para ellos, casi todos los aspectos concernientes a la obra son negativos. Lógicamente, son apreciaciones de profesionales; considero que el puente puede tener muchos puntos negativos, pero desde el punto de vista de un hombre que siente y palpita por este país, ello ayudará a tener una mayor conexión con la Argentina. Puede darse la situación de que alguien que viva cerca del puente se beneficie, también pueden haber especulaciones, todo eso es cierto. Y digo esto, porque vivo sobre la Ruta 5, y luego de construirse dicha Ruta pude ver cómo los terrenos se valorizaron. Pienso que esta situación es similar, puesto que la construccion de los otros puentes trajo aparejadas diversas posibilidades económicas para los habitantes de la zona.

Debo decir que compartí más de dos años de trabajo con el ingeniero José Serrato, y no tengo dudas acerca de su profesionalidad, capacidad e inteligencia. Por lo tanto, confío en él —no es que dude de las apreciaciones realizadas por los señores visitantes— porque sé que es un hombre emprendedor y muy dinámico.

Reitero que soy partidario de la construcción del puente, y voy a defenderla. No sé si los años me darán vida para verlo terminado, pero deseó que lo podamos ver todos y tengo plena confianza en que va a cambiar la vida de este país.

SEÑOR TISNES.- La intervención del señor Senador Virgili me ha inquietado, porque no quisiera que nos retiráramos de esta reunión sin ser correctamente interpretados.

En primer término, debo aclarar que no somos contrarios a la construcción del puente; simplemente ponemos en duda que esta sea la oportunidad de realizarlo y que ese ritmo vertiginoso que se lleva sea el adecuado.

En segundo lugar, queremos resaltar que el país no está debidamente preparado para recibir un impacto como el que podría tener el puente. Esto surge de los propios estudios realizados por la Comisión, en donde se demuestra, entre otras cosas, que no existe una ley de ordenamiento territorial.

Todos estos elementos que he mencionado, forman parte de insumos y trabajos hechos por convenio de nuestro servicio de la Facultad para la Comisión Binacional. Entonces, la Comisión Binacional los conoce. ¿Por qué no los habrá tenido en cuenta? Ella sabrá. ¿Por qué tiene este ritmo y este apuro? La Comisión lo sabrá. ¿Por qué presenta datos para su promoción en lugar de una información para la discusión? La Comisión lo sabrá. Nosotros no lo sabemos, y no hemos tenido oportunidad de discutirlo, a pesar de nuestros deseo, tal como se explica palmariamente en el documento que repartimos; no sólo no estamos interviniendo y planteando todo este tipo de cosas porque sí y como una simple reacción, sino que las hemos tratado de dar a conocer, lentamente, en todas las instancias en que hemos podido.

El corte de las relaciones con la Comisión, y actualmente con el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, es un tema ajeno a nosotros, porque allí nos dirigimos en la última ocasión en que tratamos de retomar contactos para coparticipar.

SEÑOR VIRGILI.- Aclaro que recién he accedido a este material en el día de hoy.

SEÑOR TISNES.- Pido excusas pero, tal como decíamos al principio, en la precariedad en que humildemente nos movemos, el señor secretario de la Comisión nos contactó el día jueves à última hora y, en medio de las otras obligaciones que tenemos, nos vimos en la necesidad de aunar criterios con nuestros compañeros de Comisión para preparar este breve

documento y la exposición que hemos planteado, por lo cual no hemos podido cumplir con lo que hubiera sido deseable para venir a esta Comisión.

Todo esto nos importa, entonces, porque nuestra postura con respecto al puente no es de oposición, sino que apunta a la oportunidad, al ritmo, a su ejecución sin algunos elementos de juicio previos y sin el período de preparación del país para la recepción de una gran obra como esta. Me refiero tanto a aspectos legislativos sociales y productivos, como a los de acondicionamiento del territorio y demás.

Es muy importante que todo esto quede claro porque existe el mito de que la Universidad es de algún modo una especie de conciencia crítica negativa con respecto a ciertos temas. En ese sentido, no sólo queremos contribuir a que se construya el puente, sino que pretendemos demostrar con hechos concretos —como el de los convenios y esta actitud de volcarnos al medio con la intención de ser escuchados en todos aquellos lugares en los que tengamos oportunidad de expresarnos— nuestro interés de ayudar a la sociedad a que piense y, a la vez, recibir de ella elementos para recapacitar. De este mismo modo, hoy nos vamos de esta Comisión con muchos elementos e inquietudes aportados por los señores. Senadores, quienes con mucha gentileza nos han planteado sus preguntas y opiniones.

SEÑOR SEGOVIA.- Considero que, por cierto, no hemos avanzado poco en el tratamiento del tema del puente, por cuanto no sólo hemos recibido a la Comisión que tiene a su cargo la viabilización de la obra, sino que también se nos ha aportado información respecto a la historia del propio puente, que ya no vinculamos a 1985, sino a la concesión de las vías férreas en el Uruguay a compañías extranjeras, momento en el que por primera vez se habló de la posibilidad de un puente de interconexión entre el Uruguay y la Argentina, con una perspectiva que parece extrañamente olvidada cuando se está haciendo una altísima promoción de la red ferroviaria en nuestro país.

Estimo que en este momento, a pesar de los avances, no

tenemos definidas ni siquiera las características de la propia obra y, sin embargo, se está hablando de que su inicio sería en el año 1997. Al parecer, las urgencias nos están acuciando y nos van a crear dificultades.

Esta llamada obra del siglo, u obra entre dos siglos, indudablemente es un complemento a la discusión sobre un proyecto de país. Quien desvincule esta obra del proyecto de país, va a perder ese ferrocarril de la historia, que de pronto ya se nos escapó; y ese proyecto de país es el que nos trae una serie de preocupaciones que no desvinculo desde el punto de vista del desarrollo del Uruguay. Si vamos a llevar a cabo una inversión de ese tipo y no sabemos a qué país apuntamos ni el desarrollo que pretendemos para él, parecería que estamos ante otro barco que se nos escapa.

En definitiva, pienso que en el Día del Medio Ambiente hemos recibido una propuesta que, en lo personal, me resulta más clara que toda la información que se nos ha hecho llegar hasta el presente. Digo esto con total sinceridad; es más, no quiero dejar de mencionar que al señor Ministro Cáceres —a quien mucho respeto— en las primeras oportunidades en que participó de esta Comisión, no lo vi demasiado entusiasmado con el proyecto. Sin embargo, a medida que fuimos ahondando en la investigación del trabajo sobre la red vial, la hidrovía, el sistema de comunicaciones y diferentes problemáticas del Uruguay, he podido comprobar su creciente aprobación en lo que tiene que ver con la construcción de este puente.

Si hablamos de los objetivos del cielo y de las circunstancias de la tierra, pienso que el tema que hoy nos ocupa forma parte de esto último ya que considero que está inmerso, fundamentalmente, en las circunstancias de nuestro país. Es por este motivo que me resulta de suma importancia la problemática y el significado que tendrá este proyecto en las circunstancias de la tierra de un país de desarrollo.

Aquí se ha dicho que los grandes acontecimientos se adelantan con la sombra que proyectan y, en mi opinión, en estos momentos la obra del puente es un hecho a tener en cuenta por su incidencia a nivel nacional.

Deseo agregar, además, que en todo este tiempo he ido cambiando paulatinamente en lo que tiene que ver con la visualización del puente como obra de integración. Al principio del período, fui el encargado de hacer llegar a esta Comisión una interpretación bastante diferente sobre la creación del puente, efectuada por el ex Legislador Posadas en el Parlamento. En este informe se hacía referencia a esta obra, ya no como elemento integrador sino que, por el contrario, se decía que la conexión de los países se lograba a través de la hidrovía. A su vez, no se la visualizaba como una cuestión complementaria, sino como totalmente definitoria de los caracteres de la integración.

Hoy se han hecho algunos comentarios vinculados a lo anterior, que quisiera puntualizar con claridad y sobre los cuales desearía se nos dieran algunas referencias más detalladas.

Personalmente, debo decir que me resulta preocupante la premura con que se está actuando. Quisiera conocer cuáles son las urgencias que nos llevan a estas decisiones y cuáles los tiempos que se están manejando para tomarlas. Incluso, me preocupa la propia forma en que se ha denominado el proyecto: puente Colonia-Buenos Aires.

De todo esto, extraje como conclusión que la traza ya estaba definida aun antes de comenzar las negociaciones. De ser así, ¿qué son todos esos estudios vinculados al puente? Todos hablan del impacto sobre la ciudad de Colonia, así como sobre el radio de los 70 kilómetros, sobre la medialuna y sobre las zonas departamentales. Indudablemente, la explosión se va a dar en la ciudad de Colonia porque, por más legos que seamos en la materia, es notorio que esa ciudad dejará, para siempre, de tener las características actuales. Entonces ¿por qué esa traza? Al respecto, debo decir que no he encontrado opiniones serias que digan que la traza del Delta con la zona de Carmelo, es inaceptable. El único argumento vinculado a esto es que provocaría el desarrollo del Delta. Los propios representantes de la República Argentina que vinieron a la Comisión defendieron la traza del Delta como línea de desarrollo del lugar, y no entiendo por qué ella no puede favorecer, también, el desarrollo del Uruguay.

También me resulta difícil de entender la integración complementaria. Debo aclarar que no desecho la idea del puente y considero que en este momento, en que se ha avanzado tanto, hay que encontrar los mecanismos para defender el desarrollo de nuestro país a través del puente, ya que es una obra a punto de realizarse y que está tan definida que se habla de iniciarla en 1997. En ese sentido, tendríamos que buscar los elementos que favorezcan el desarrollo del país, con la obra realizada.

En la prensa se nos ha mostrado un presupuesto tan escueto, que maneja este asunto como un verdadero producto de "marketing" y propone números que van a terminar por no coincidir con la realidad. Así, se habla de una obra de U$S 1.000:000.000; suponiendo que tuviera esa envergadura, quisiéramos saber si incluye, por ejemplo, el acondicionamiento territorial del lado uruguayo. El ingeniero Serrato expresó que el puente eliminará el actual aeropuerto de Colonia, por cuanto su cabecera estará ubicada allí. Si bien se trata de un aeropuerto de estructura menor, para construirlo se realizó una gran inversión de capital. Además, son 200 hectáreas que se verán afectadas, aunque no sé si sólo se trata de eso.

Me pregunto si hay algún elemento de avance en el acondicionamiento territorial de este país y de la zona que pueda absorber ese impacto. Con mi experiencia profesional y como consecuencia de la labor que he llevado a cabo, a nivel topográfico y de organización urbana, debo decir que veo al departamento de Colonia como una cuna vacía donde vamos a poner un bebé de 7.000 cabezas. Eso, obviamente, es algo alarmante, sobre todo teniendo en cuenta la situación que queremos prevenir.

Respecto a este tema hay otros intereses que hoy, por primera vez, vemos claramente expuestos. Por ejemplo, Brasil y Argentina los juegan en forma particular. Vemos que nos encontramos en medio de la zona afectada por la integración binacional Argentina-Brasil y que los brasileños nos hacen, nuevamente, el canto del terutero, o sea, que nos cantan en un lado y nos construyen la obra en otro. Nos hablan de la hidrovía y piensan en las conexiones este-oeste; nos hablan

de la red vial y quieren comunicar Brasil con Chile.

Pienso que nosotros debemos saber si el puente es viable sin el eje vial o depende de él. Debo decir que he recibido distintas respuestas a esta pregunta. Debo destacar que una de las trazas elegidas y recomendadas para el eje vial se sitúa en la costa del Uruguay, sobre la Ruta 1. Esto me parece que obedece a una apreciación exclusivamente económica y de ningún modo desarrollista. Personalmente, pienso que no va a ser viable. Hay que destacar que, al respecto, existen opiniones distintas. Así, el ingeniero Cat opina de manera diferente al ingeniero Serrato en cuanto a qué está primero, si el eje o el puente.

Quiero expresar que, en el día de hoy, me siento más tranquilo respecto de este tema, sin querer relacionar ese sentimiento a la presencia de la Universidad, a la que quiero desvincular de todo este problema, aunque cifro grandes esperanzas en que en sus manos esté el destino final del problema. Digo esto, porque la participación de la Universidad de la República significa, también, la de un grupo humano muy importante.

A continuación, quisiera centralizar el asunto en el problema de las trazas. Por los estudios que han realizado, ¿piensan que la traza es la adecuada? En conjunto, parecería que la opinión es contraria en cuanto a la traza. Quisiera que se nos hablara, con más precisión, sobre la oportunidad de la traza. Dije "oportunidad" porque pienso que es la gran palabra con la que debemos movernos. No se trata de oponernos o no a determinado hecho, sino de la oportunidad, del tiempo en que se realice esa oposición. Quisiera saber cuáles son los mecanismos que provocaron un aceleramiento brutal en la toma de decisiones que, en nuestro país, no se pueden adoptar en forma equivocada. Pienso que lo peor que nos podría pasar es cometer un error en el problema del puente, tal como lo hicieron Francia e Inglaterra en la promoción de su conexión por debajo del Canal de la Mancha.

También quisiera saber si son complementarios, desde el punto de vista de la integración, la hidrovía y el puente —sobre todo, si lo ven como complementario con el eje vial—

pensamiento que todavía no he podido desarrollar con claridad. Cuando hablo de hidrovía, me refiero a la del Río Uruguay y nada más. Cabe señalar que en la última propuesta que se nos hizo en la Comisión se nos dijo claramente que la traza del eje vial no iba a ser definida mientras el propio mercado no determinara el lugar por el que iba a pasar. Y si ese mercado luego elige la zona de Paso de los Libres o Salto, ¿para qué estamos hablando de construir un puente a la altura de Colonia?

Pido disculpas por haber realizado una larga exposición. Realmente, considero que hoy se ha hablado sobre temas importantes, por lo que creo que debemos disponer de un poco más de tiempo para continuar analizando la cuestión.

SEÑOR PRESIDENTE.- Antes de conceder la palabra al señor Tisnes, la Mesa anuncia que el señor Senador Virgili debe retirarse en este momento por lo que, la Comisión tendrá un bajo quórum.Debido a ello, se agradece a los señores invitados del día de hoy que sean relativamente concretos, a efectos de poder culminar de la mejor manera esta sesión tan interesante.

SEÑOR TISNES.- Bien, señor Presidente.

En relación con lo que ha manifestado el señor Senador Segovia, queremos abundar en algunos aspectos concretos; algunos de ellos, están contemplados en el documento, mientras que otros no.

En principio, queremos decir que desde el comienzo se ha planteado que el puente será financiado por concesión de obra. Este mecanismo —lo hemos sostenido ya, estamos profundamente convencidos y así lo confirman los hechos— sólo resulta viable si es aplicado a regiones de acumulación y de riquezas prevalecientes; no resulta adecuado para proyectos de desarrollo, para regiones atrasadas ni para integrar países. En realidad, dicho mecanismo sirve para agregar progreso a regiones que ya lo tienen. Este es el primer punto que es importante destacar.

Por otro lado, la consultora —a la que hacemos una

crítica en el documento, que es válida desde los puntos de vista formal y ético— confunde tres funciones en un consorcio que, de ningún modo, en los estilos internacional y nacional habían sido confundidos hasta ahora. Quien hace el estudio de factibilidad lo hace separadamente, en los aspectos físico y financiero, porque debe darse la posibilidad de una oposición de intereses que garantice la independencia del juicio final que se realiza. En este caso, ha sido hecho por un consorcio. No hemos dispuesto de otra cosa que no sea el resumen ejecutivo. Sin embargo, éste no tiene el fundamento de por qué se eligió la traza adoptada finalmente. Mejor dicho, sí se fundamenta esto en un cuadro pero no se sabe nada sobre la ponderación de los distintos factores de dicho cuadro en función de lo que se hizo. Entonces, para dar satisfacción a la inquietud planteada por el señor Senador Segovia, percibimos eso y lo colocamos allí; en definitiva, se trata de una interrogante que seguramente sería bueno que se respondiera en el ámbito de esta Comisión.

Como consecuencia de todo esto estamos faltos de información para decir por qué se descartó la traza D 2 y por qué razón se prefirió el puente. Aparentemente, de acuerdo con el estudio de prefactibilidad, lo atractivo del puente es la simplicidad de su construcción por prefabricación. Esto mismo se podría aplicar a un puente más chico o a uno ubicado más arriba. En cambio, no se dice lo que manifestaron los Legisladores argentinos cuando estuvieron aquí. Concretamente, ellos plantearon lo siguiente: ¿qué pasa en el cruce de un puente, cuarenta kilómetros en la parte ancha del río, en un día de neblina, de sudestada, o en el que la visibilidad es prácticamente nula? Este tipo de hechos son tremendamente frecuentes, en tanto y cuanto mayor es el espejo del agua, desde el punto de vista del oleaje.

Con esto queremos decir que tenemos muchas dudas en relación con algunos de los aspectos planteados por el señor Senador Segovia. Lo único que podemos hacer dados los elementos de juicio de que disponemos, es expresarlas, aunque no resolverlas. Nuestra aspiración es no quedarnos sólo con eso, sino ayudar a despejarlas. Ojalá lo podamos hacer positivamente. Creemos que no es bueno ubicarse en la posición de frustrar un esfuerzo masivo realizado por la

Comision durante los años que ha mencionado el señor Senador Virgili.

Debemos decir que esta situación nos preocupa mucho; aclaramos que esto no es en menoscabo de los universitarios que se encuentran en la Comisión porque, en última instancia, son funcionarios que están en relación de dependencia, cuya libertad universitaria está restringida, sin duda. Esto no habla a favor ni en contra de ellos ya que quien tome determinada posición bien sabe cuál es el costo que debe pagar en términos de libertad de opinión.

En lo personal —y aquí no quiero involucrar a la Comisión, porque cuando emitimos una opinión conjunta lo hacemos después de haber realizado un intercambio de ideas— quiero decir que estoy prácticamente de acuerdo con que el puente, si no pasa el eje vial, será simplemente un instrumento de aceleración en la carretera de la costa y también un elemento de promoción de los lugares que ya, no sólo son ricos sino que, eventualmente, tienden a convertirse en puntos claves, como el caso de Punta del Este. A este respecto, recuerdo una anécdota risueña que fue protagonizada por alguien a quien estimo mucho; cuando, en un momento determinado se le plantearon problemas de Punta del Este, en relación con el resto del país, manifestó: "y bueno, yo soy de Punta del Este".

SEÑOR SEGOVIA.- Por mi parte, soy de Rivera, y no por eso abandono la cuestión de Colonia.

Hay otro tema que, realmente, me resulta preocupante, que está vinculado a toda esta cuestión. Me refiero al puerto de aguas profundas, que no hemos terminado de resolver. Indudablemente, dicho puente no está en Cuñapirú, en el arroyo Conventos ni en la Paloma. Por mi parte, lo vinculo tal vez a otra zona.

Cabe recordar que hace mucho tiempo se han hecho estudios sobre la realidad de puertos de aguas profundas con canales naturales; a propósito de ello, el profesor Tisnés mencionaba el caso del Puerto de Río Grande. Entonces, nuevamente Brasil y Argentina están unidos económicamente

ante la incapacidad de tener un puerto de esas características entre Santos y Bahía Blanca. De manera que la promoción del Puente de Río Grande se viene haciendo desde el año 1968, aproximadamente, pero se sabe que no sirve absolutamente para nada por lo que están organizando otro sistema de salida.

En consecuencia, quisiéramos saber la opinión de nuestros visitantes acerca de si la construcción del Puente Colonia-Buenos Aires modifica la posición de un puerto de aguas profundas, o se trata de algo totalmente independiente.

SEÑOR TISNES.- Si razonamos de forma mecánica, es indudable que un puente que una Buenos Aires con algún lugar de la costa uruguaya fomentaría que la República Argentina tomara dos decisiones: primero, no insistir con la idea —sin abandonarla— de mantener a Buenos Aires como un puerto de gran calado; y, segundo, ante la alternativa que a corto o largo plazo deberá tomar con respecto al mismo, preferiría salir por Uruguay y no por Brasil.

Ese razonamiento es obvio desde los puntos de vista geopolítico, económico y operativo, entre otros. Sin embargo, debemos tener presente que hay una serie de intereses vinculados a la permanencia del Puerto de Buenos Aires, que no son desdeñables y que, probablemente, no haya uno que les "quiebre el cogote", hablando en términos de broma.

SEÑOR SEGOVIA.- Coincido totalmente con las manifestaciones del señor Tisnés.

SEÑOR PRESIDENTE.- En nombre de la Comisión de Transporte y Obras Públicas agradecemos la información que nos han suministrado los integrantes de la Comisión Universitaria que estudia el proyecto de construcción del Puente Colonia-Buenos Aires. Indudablemente, ese aporte nos resultará valioso para continuar estudiando el tema en este ámbito.

SEÑOR TISNES.- Queremos reiterar el agradecimiento por la invitación de que hemos sido objeto, no sin antes recordar lo que nos encomendó el señor Rector, en el sentido de que estamos a la orden para asistir a cualquier instancia

posterior en que se trate este tema o algún otro relacionado con la materia que aborda esta Comisión. Asimismo, es preciso tener en cuenta que la Universidad de la República tiene un convenio con el Parlamento, en el entorno del cual se pueden realizar estudios específicos sobre puntos concretos que sean de interés de alguno de los ámbitos parlamentarios.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 12 y 8 minutos)